



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Incidencia del flete ferroviario en el costo de los productos agropecuarios

Cusminsky, Rosa

1948

Cita APA: Cusminsky, R. (1948). Incidencia del flete ferroviario en el costo de los productos agropecuarios.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

INCIDENCIA DEL FLETE FERROVIARIO

EN EL COSTE DE LOS PRODUCTOS

AGROPECUARIOS

Rosa Cusminsky

Trabajo práctico de quinto año

Facultad de Ciencias Económicas

Buenos Aires

1948

BIBLIOGRAFIA

- 1) "Economía de los transportes" W. R. Bonavia, Méjico 1947.
- 2) "Economía Geográfica" Edgar Hoover, Méjico 1945.
- 3) "Teoría de la competencia imperfecta" Edward H. Chamberlin, Méjico 1946.
- 4) "La economía de la competencia imperfecta" N. O. Robinson,
- 5) "Economía, la ciencia y la política" J. E. Meade, Méjico 1943.
- 6) "The laws of return under competitive conditions" Piero Sraffa, Turín, 1937.
- 7) "Plan de Gobierno" 1947/51
- 8) "Comisión especial de Asuntos Ferroviarios - Antecedentes sobre cumplimiento de las leyes ferroviarias y régimen de tarifas de transportes de pasajeros y de mercadería, Buenos Aires, 1930.
- 9) "El Nuevo Ferrocarril" Lorenzo Dagnino Pastore, 1935.
- 10) "Agriculture in an unstable economy" Theodor Schultz, 1945.
- 11) "Evolución Industrial Argentina" Adolfo Dorfman, Bs.As. 1946.
- 12) "Política británica en el Río de la Plata" Raúl Scalabrini Ortiz, Buenos Aires 1940.
- 13) "Teoría y práctica de la historia", por Juan B. Justo.
- 14) "La Prensa 30 de Marzo de 1947.
- 15) "La adquisición de las cosechas por el Estado en la República Argentina: un gasto anti-cíclico" Mario Fomaciarí, Córdoba 1946.
- 16) "Costo y Precio de los transportes ferroviarios en la Argentina Teodoro Sanchez de Bustamante, Buenos Aires, 1940
- 17) "Incidencia del flete ferroviario en el coste de los cereales" Instituto de Estudios Económicos del Transporte, Año agrícola 1936/37 y Año agrícola 1945/46.
- 18) "Economic problems of latin America: Argentina" by Miron Burgin.
- 19) "Geografía Económica Nacional "Lorenzo Dagnino Pastore, Bs.As. 1935
- 20) "Política británica para evitar la desocupación". Bs.As. 1944.
- 21) "La competencia imperfecta y la teoría tradicional" Benjamín Cornejo, Córdoba 1935
- 22) "Revista en Economía Argentina" Marzo 1947 (N°345)

-Introducción

-Fundamentos del estudio. Su ubicación dentro de las teorías económicas modernas.

-Importancia del transporte en el proceso económico actual de la República Argentina.

-El factor transporte en el desarrollo o fracaso de actividades productivas en nuestro país.

-Antecedentes parlamentarios

-Elaboración de tarifas ferroviarias en función del comercio interno y del comercio exterior. El caso argentino.

-La obra de fomento agropecuario de los ferrocarriles en la Argentina.

-Fletes medios actuales y su incidencia sobre el coste de los artículos agropecuarios.

-Síntesis. Política tarifaria al servicio de la política económica.

INTRODUCCION

En la última década se ha promovido en nuestro país la discusión acerca de las finalidades que guiaron a las empresas ferroviarias extranjeras para efectuar el trazado de sus vías en la dirección en que ellas fueron y para fijar tarifas y condiciones que, se ha llegado a afirmar, fueron lesivas para el desarrollo de algunas actividades económicas.

Se ha llegado incluso a cuestionar, si los ferrocarriles han sido en la Argentina un elemento de progreso o anti-progreso! Actualmente se propicia y cumple, bajo la dirección del estado, una transformación radical en el régimen ferroviario y tarifario del país.

La "cuestión ferroviaria" esta estrechamente ligada a un problema económico-contable como lo es el de la incidencia que el costo del transporte tiene sobre los bienes transportados y en consecuencia sobre la radicación de actividades. Pero además se vincula a cuestiones particulares de la economía política y a cuestiones generales de política social y económica.

En este trabajo se tratará de ubicar el tema "Incidencia del transporte ferroviario en el costo de los productos agropecuarios" dentro de las teorías económicas modernas de la formación de los precios y dentro de las tendencias de planificación que caracterizan a la vida económica contemporánea.

Se tratará, además, de recordar en breve síntesis, los alcances que en su tiempo y en su hora pudo tener la discusión sobre la elaboración de las tarifas ferroviarias y su influencia al desarrollo económico del país.

Por último se intentará indicar, en lo posible, algunos principios de política ferroviaria, ajustados a las necesidades vitales del país, dentro de una política económica general de desarrollo de nuestras posibilidades económicas, que atienda tanto a las condiciones coyunturales como a la conformación estructural de la República Argentina.

Fundamentos del estudio. Su ubicación dentro
de las teorías económicas modernas.

1.- Enseña la teoría contable que uno de los elementos del costo de los bienes es el precio del transporte y que este precio tiene como elementos determinantes a) la distancia; b) el medio de transporte empleado; c) el volumen total y naturaleza de los bienes transportados; d) el valor de los mismos.

El análisis del "Costo de Producción" al servicio del transporte, presenta dificultades peculiares. En primer término porque es difícil determinar la unidad de producción para el trabajo realizado. Se suele tomar la tonelada kilómetro como unidad de transporte pero es indudable la diferencia que existe entre una tonelada de un artículo, leche por ejemplo, transportada a la velocidad de 80 kilómetros por hora a través de un túnel cuya construcción costó 75 millones de pesos, y el transporte de una tonelada de carbón a doce kilómetros por hora por una vía nivel.

Las "toneladas" se diferencian - como se advierte - en el espacio que ocupan, en la calidad, de los artículos, en la forma del embalaje y del cuidado para manejarlos. El costo de construcción de los "kilómetros" puede variar considerablemente. (1)

2.- Nuestro propósito es el de realizar el tema de investigación titulado "Incidencia del transporte ferroviario en el coste de los productos transportados y tratar sólo incidentalmente el punto de vista del coste ferroviario en sí mismo. Será basándose sobre el supuesto de la exactitud de las nuevas conclusiones a que ha arribado la teoría económica, y que estudiaremos el factor transporte como elemento que acentúa la diferencia entre el régimen en que se forman

(1) Véase Michael R. Bonavia. "Economía de los transportes" Fondo de Cultura Económica, 1947. pag. 81 - 82.

los precios de los productos agropecuarios y aquel en se forman los precios de los artículos industriales.

3. Sin embargo conviene consignar algunas generalidades respecto al coste ferroviario. El elemento transporte constituye una desutilidad para el productor que debe llevar la mercancía al mercado en tanto que en el cálculo del transportador es una utilidad.

Por razones puramente económicas el coste del servicio de transporte debería ser exactamente igual a la desutilidad del producto transportado, o, en otras palabras, igual a la cantidad que se pierde si el producto no va hacia el mercado donde se lo demanda. Sin embargo, muchas de las características de la estructura de las tarifas sólo tienen relación muy vaga con el coste de realización del servicio de transporte; pero, desde luego, desde el punto de vista de quien envía las mercaderías, o del comprador, lo importante es la tarifa que cobra la empresa porteadora (1) porque ese es un elemento definitivo y concreto en su coste.

Si para la formación de las tarifas el transportador tiene en cuenta la curva de la demanda total, también el productor toma en consideración su curva en la demanda para calcular la conveniencia del precio que decidirá cobrar por su mercancía.

Es aquí donde importa señalar la diferencia entre las distintas clases de productores, agropecuarios o de industrias manufactureras. Los primeros deberán aceptar los precios del mercado porque de lo contrario serán fácilmente sustituidos por otros productos. Los segundos se beneficiaran con la diferenciación de sus productos, la existencia de una marca, o una propiedad, real o imaginaria que se atribuye, por medio de la propaganda, a su producto.

(1) Véase Edgar Hoover: "Economía Geográfica" Fondo de Cultura Económica, México 1945, pág.32 a 40.

El fabricante del aceite "Cocinero", o del dulce "Miguelito", o el de la sidra "Real", disfrutan de una clientela que prefiere esa determinada marca, y esta dispuesta a aceptar los aumentos de precio, aunque hasta un determinado límite.

De ahí que estos productores vendan sus artículos en régimen semi-monopolístico (1).

4. Por su parte la doctrina económica tradicional afirma el imperio de la competencia perfecta entre artículos de la misma calidad y similares usos y características, razón por la cual el abaratamiento del costo de producción pone al productor en condiciones más favorables para vencer en la lucha competitiva.

Pero la teoría económica enriquecida por investigaciones más modernas, ha llegado a concluir que la competencia perfecta sólo existe en forma aproximada en la realidad para los productos agropecuarios, en tanto que los productos de la industria forman sus precios en régimen de competencia monopolística o competencia imperfecta.

En otros términos, que los artículos agropecuarios no se producen con características diferentes unos de otros, sino que son perfectamente sustituibles entre sí, en tanto que los artículos manufacturados en virtud de caracteres que los diferencian entre sí, real o ilusoriamente, disfrutan de un cierto monopolio de oferta que los coloca en condiciones ventajosas, en cuanto a la formación de los precios, respecto de los productos agropecuarios.

Ya hay elaborada al respecto toda una teoría cuyos argumentos constituyen la materia de una discusión muy actual entre los economistas de nuestro tiempo (2).

(1) Chamberlín "Teoría de la competencia monopolística" Fondo de Cultura Económica. México, 1947. pag.

(2) La bibliografía es extensa e incluye en primer término los trabajos de la señora Robinson y del Economista Chamberlín. "La economía de la competencia imperfecta", "Teoría de la competencia monopolística".

5. Estas teorías modernas acerca de la formación de los precios afirman que en la vida real las condiciones de competencia no son perfectas. Es decir, que el vendedor o el comprador, tienen la virtud de influir, aunque sea en un mínimo, sobre el precio de la cosa. Las condiciones de competencia imperfecta se producen por diversas razones: a) porque el número de los oferentes es limitado; b) porque la cantidad ofrecida por cada uno de los productores no es pequeñísima sino sustancialmente grande; c) debido a la existencia del costo de transporte; d) debido a la falta de conocimiento o información de los consumidores; e) debido a las diferencias - real o imaginarias, creadas mediante la publicidad -, en la calidad del artículo que ofrece cada productor individual. Por todas estas razones cualquier productor puede influir apreciablemente sobre el precio si decide vender mayor o menor cantidad.

La competencia imperfecta se manifiesta a través de la elasticidad de la demanda con respecto a la firma individual. No se trata de la demanda total de un producto, cuya sensibilidad al aumento o disminución del precio depende de la clase de necesidad que él satisface, sino de la demanda circunscripta a un productor individual. Esta demanda varía de acuerdo con el grado de sustituibilidad del producto y del número de competidores. Ante una variación mínima del precio, la demanda individual no varía. Solo una variación sustancial del precio desplazará la demanda hacia aquel competidor que mantenga o haya disminuido el suyo.

En este caso, el productor vende sus artículos en condiciones monopolísticas, y a su vez, influye sobre el precio de los factores en condiciones monopsonísticas, puesto que tiene el poder de influir con su demanda sobre los precios de los mismos (1).

(1) J. E. Meade "Economía" La ciencia y la política traducida. Castellano. México 1943. pág: 266.

6. Consecuencia de la situación diferente en que se encuentran los productores agropecuarios de los que ofrecen artículos diferenciados, es ese régimen semi-monopolítico en favor de estos últimos. De ahí que sostanamos, aun en el caso de una política tarifaria que beneficiara deliberadamente a los artículos agropecuarios en desmedro de los de la industria nos se haría otra cosa que corregir una diferencia natural en el régimen de formación de los precios que beneficia al productor de artículos industriales.

Hay además otros argumentos de orden económico y técnico que pueden esgrimirse en favor de una política de fletes menores para los productos agropecuarios que para los industriales. Por de pronto la localización de la industria puede efectuarse en el lugar que el empresario estime más conveniente. Las actividades agropecuarias, por el contrario, se realizan por fuerza mayor en aquellos lugares en que la naturaleza ofrece el factor productivo esencial.

En cuanto a la naturaleza de la carga transportada es evidente que el costo del transporte en sí es menos oneroso cuando la mercancía tiene características de los artículos agropecuarios; es decir, que existe menor necesidad de personal y de cuidados que en los artículos industriales expuestos siempre a riesgos mayores.

Considerese también que, al menos nuestro país, hasta el presente; de las toneladas transportadas de artículos agropecuarios por cada empresario son siempre mayores a las que individualmente hacen transportar las firmas industriales.

Sostenemos, por lo tanto, la conveniencia de estructurar un ^{sistema} ~~regimen~~ tarifario que contemple la situación en que, de acuerdo con las teorías modernas se encuentra la agricultura y la ganadería en cuanto al régimen en que se forman sus precios. Pero entendemos así mismo la necesidad, sobre todo en la República Argentina de que el sistema tarifario esté encuadrado dentro de un plan económico general. Si ya la experiencia anterior del país ha demostrado que por política económica es la construcción de un sistema de rcs a arma d

tarifas, lógico es que ahora dentro de los planes del gobierno se les de la importancia que ellas tienen en el desarrollo de la riqueza de la Nación.

Ya van pasados muchos años desde que en la Cámara del Congreso se ha venido repitiendo la necesidad de revisar el sistema tarifario argentino. Insistentemente argumentos de orden económico y social que luego comentaremos - fueron expuestos en diversas oportunidades pidiendo la reestructuración de las tarifas ferroviarias.

La teoría económica sobre la competencia perfecta y el régimen monopolístico - de tantas implicancias teóricas para la actividad agropecuaria a nuestro entender - fué expuesto por primera vez en el año 1937 (1) y en el Parlamento argentino no tuvieron repercusión.

Sin embargo, confiámos en que, de estudiarse ahora el régimen tarifario en el Congreso, se podrán tomar en cuenta las conclusiones que la teoría económica aporta en esta materia.

(1) El primer estudio fué en rigor de verdad publicado en 1926 por e Piero Sraffa bajo el título "The Laws of return under competitive Conditions". Pero se publicó en "Nueva Collan di Economisti" en 1927 y de allí siguieron los estudios posteriores de Mrs. Robinson, Chas berlin etc. que ya hemos consignado.

Importancia del transporte en el proceso económico actual de la República Argentina

7. Coincidente con el período de post-guerra la economía argentina acaba de alcanzar una etapa de prosperidad económica reflejada en los índices de empleo de sus factores productivos, en los niveles de producción industrial, en la utilización de sus fuentes de energía, en el total de toneladas transportadas, en los índices de ventas, en las cifras de su comercio exterior etc.

Nunca como en este período de pleno empleo y auge de las actividades fué más evidente la importancia económica de los ferrocarriles en un país de extensa superficie donde el transporte fluvial sólo se realiza en una mínima parte porque no existen las corrientes de agua, que posibiliten ese tráfico.

Los grandes proyectos existentes de canalización de algunos ríos argentinos harían posible un mayor desarrollo del tráfico marítimo aun cuando, por las características geográficas, la Argentina es un país sin muchas aguas interiores aprovechables para el transporte, en relación con la superficie total del territorio. Su red fluvial tiene 3.700 km. apenas.

La extensión de la red ferroviaria, trazada en función de los puertos de embarque, de los cuales ha dependido la vida económica de la Nación, desde sus orígenes, es un índice de la importancia que ha tenido para el país el transporte de las mercaderías destinadas a los mercados exteriores.

La tendencia actual hacia el desarrollo de las posibilidades industriales del país, con la incorporación de nuevos habitantes la introducción de maquinarias, etc., señala la creciente importancia del transporte dentro del proceso económico actual para proveer a las necesidades de la distribución de materias primas y demás recursos dentro de la ampliación de actividades.

Muchos fueron los sectores de opinión que en el pasado reclamaban con insistencia del gobierno una política económica

contemplara el desarrollo de industrias básicas.

No obstante esa orientación industrializante que se ponía de manifiesto en forma tácita, que la industria pudo desarrollar se recién en un período excepcionalmente favorable, cuando hubieron de reemplazarse durante la guerra y la post-guerra con artículos de producción nacional, los que anteriormente se importaban. Ello dió lugar a muchas improvisaciones cuya consecuencia actual es en la mayor parte de los casos el funcionamiento de empresas con costos crecientes.

Por otra parte el actual gobierno pone de manifiesto:

- a) Una urgencia premeditada por organizar industrialmente a la Argentina.
- b) Un desinterés declarado oficialmente por la ampliación de las actividades agropecuarias.
- c) La imposición de un ahorro forzoso sobre toda la población en favor de la industrialización del país.
- d) Un sacrificio mayor sobre los pobladores campesinos.

No compete la índole de este trabajo discutir los lineamientos generales sobre los cuales se basa esa política gubernamental que propicia un cambio estructural de la economía argentina aprovechando las condiciones coyunturales favorables al desarrollo de nuevas actividades productivas.

Pero como en términos peculiares la política ferroviaria, y más la tarifaria, son instrumentos de la política económica general debemos señalar, que transformada como lo está nuestra economía, antes de tipo liberal, en una economía intervenida por el Estado, éste se valdrá de todos los medios para lograr los fines que han sido propuestos en una planificación previa, planificación que incluye naturalmente a los medios de transporte.

En efecto, los objetivos visibles están declarados en el Plan Quinquenal que el gobierno cumplirá entre los años 1947 y 1951

y a través de ellos y de algunas declaraciones oficiales es posible afirmar 1°) el actual sistema tarifario de los ferrocarriles argentinos no responde a la línea política económica argentina en vías de ejecución y 2°) que los cambios a introducirse en las tarifas de fletes tendrán como fin primordial favorecer a los productos industriales, a los cuales se estima, no favorecen los fletes actuales, respecto de los que rigen para los productos agropecuarios. (1).

Antecedentes Parlamentarios

La cuestión de las tarifas ferroviarias, aplicadas a los productos agrícolas ya había sido objeto de atención por parte del poder legislativo nacional. En efecto, los antecedentes parlamentarios más importantes figuran en una publicación de la Cámara de diputados de la Nación (2)

Compendida la citada publicación la discusión que tuvo lugar en la Cámara cuando se propuso designar una comisión de cinco miembros para que investigase el estado del cumplimiento de las leyes ferroviarias y el régimen de tarifas de transporte de pasajeros y mercaderías.

Se destacó en dicha discusión minoritaria la necesidad de un contralor estatal más firme de las actividades de las empresas ferroviarias, recordando que, en anteriores ocasiones los informes de comisiones parlamentarias similares a las que se proponía designar, siempre habían sido seguidos por aumentos de tarifas. De ahí que al-

(1) "Plan de Gobierno 1947 - 1951. X Trabajos públicos y transportes.

(2) Comisión especial de asuntos Ferroviarios. Antecedentes sobre cumplimiento de las leyes ferroviarias y régimen de tarifa de transportes de pasajeros y de mercadería, Bs.As. 1930

- 10 -

diputado urgiera a la constitución de una comisión, que estudiará a fondo los problemas económicos conexos y para que produjera informes de resultados más beneficiosos a la economía nacional que los anteriores..

En los informes que sucesivamente fué presentando esa comisión cuyas actividades comprendió los años 1926 - 1929, pudo apreciarse la preocupación que ya entonces se tenía en el país por la política tarifaria desarrollada por las empresas.

En especial se hizo eco el Parlamento del uso y abuso que las empresas ferroviarias estaban haciendo de los clasificadores.

La creación de la Comisión para el estudio de las tarifas ferroviarias fué propuesta por el Diputado Diego Luis Molinari, quien fundó moción sobre la necesidad de investigar el cumplimiento de las leyes ferroviarias y el régimen de tarifas transportes y pasajeros.

Coincidente con ella fué la opinión del diputado José Heriberto Martínez que señaló que ya en 1924 había planteado y obtenido que la Cámara de Diputados votara por unanimidad una resolución a fin de lograr uniformidad en las tarifas para que ciertas localidades no resultaran perjudicadas en beneficio de otras.

Representantes de los dos sectores mayoritarios de la Cámara conservadora y radicales coincidían, pues, en la urgencia de revisar las tarifas ferroviarias. A ellas se agregó la opinión de un miembro por la minoría, el diputado socialista Pena, quien denunció que la tarifa ferroviaria de un día para el otro se aumentaba o disminuía de acuerdo con los intereses y conveniencias de las empresas, dándose ante la Comisión abundantes ejemplos de esta práctica.

Se promovió una amplia investigación sobre la legitimidad las tarifas fijadas por las empresas de acuerdo con las disposiciones legales, y a tal efecto prestaron declaración destacadas personalidades de aquel momento.

El entonces director general de ferrocarriles Ing. Pablo Nogués, expresó ante esa comisión algunos aspectos del alcance de los derechos que corresponden a las empresas en virtud del art. 9° de la ley 5.315.

La siguiente exposición demuestra que el Ing. Nogués estimaba excelente el régimen de concesión existente en la Argentina y el sistema tarifario vigente. He aquí algunos de sus conceptos:

"El régimen de nuestra ley es excelente desde cualquier punto de vista. Podrá ser objetado en detalles, pero en sus grandes fundamentos es el que más conviene a los intereses del país.

Esa libertad de tarificación acordada a las empresas a efectos de obtener del transporte las utilidades necesarias para remunerar el capital, es una libertad absoluta. Podría una empresa, mientras el producto bruto no exceda del 17% poner vigencia a tarifas prohibitivas que mataran determinado renglón de tráfico? Podría dejar de lado el principio de uniformidad de trato que impone el artículo 44 de la ley general de ferrocarriles, mediante el cual todo cargador tiene derecho al goce de igualdad de tarifas de un punto a otro para cada producto determinado? Evidentemente que no. La ley ha querido establecer es que el gobierno no ha de intervenir en las tarifas a efectos de reducir la utilidad de las empresas mientras el producto bruto no pase del 17% sobre el capital, pero - dado que las utilidades de un ferrocarril - salvo que se trate de las tarifas de máxima utilización pueden ser obtenidas por infinidad de sistemas de tarifas, recargando un producto y descargando otro, descargando las largas distancias y recargando las cortas y viceversa - indudablemente que es función del Estado, el exigir que, dentro de la infinidad de sistemas de tarifas que pueden ponerse en vigencia, se adopten aquellas que a su juicio reporten a los intereses generales del país, la mayor utilidad que se pone de manifiesto por la mayor carga transportada, o sea por la mayor cantidad de riqueza creada. El sistema de tarifas que dentro de una utilidad determinada para las empresas, reporte ese mayor be-

neficios al país, provocando la mayor suma de riqueza, es el que a mi juicio debe calificarse de justo y razonable, dentro de la disposición del artículo 44 de la ley general de ferrocarriles. Hay una única limitación: que las diferentes tarifas respondan a un verdadero sistema de tarificación.

"Ahora bien, técnicamente se demuestra apartándose del sistema de tarificación fundamental, o sea de la tarifa única kilométrica igual para todos los productos y para todas las distancias, y empleando lo que se llama sistemas diferenciales, tanto por el valor de transporte de las mercaderías, como por las distancias, es que se obtiene dentro de una determinada utilidad para las empresas, la mayor suma de carga transportada como consecuencia de que con ellos se hace posible el transporte de mercaderías que no podrían serlo bajo el régimen de tarifa kilométrica, ya en razón del reducido valor de transporte de las mercaderías, o bien por las largas distancias que tendrían que recorrer.

"Y es precisamente en razón de lo expuesto, que es facultad del gobierno exigir a las empresas que para obtener la utilidad permitida por la ley, hagan uso del sistema diferencial, sin más limitaciones que la obligación de que esas tarifas obedezcan a ciertas normas tales como: que sean crecientes con respecto a la distancia, que las tarifas correspondientes a los diversos productos guarden entre sí relaciones de semejanza, igual a la de sus valores de transporte etc, principios estos, que no pueden dejar de tenerse en cuenta por ser los que constituyen el fundamento de la tarifa diferencial ferroviaria.

"Sujetarse a esa norma importa en cierto sentido una restricción a la posibilidad de obtener, dentro de una utilidad para la empresa, el máximo maximorum - podríamos decir - de beneficio para el país. Pero es necesario respetar las normas y reglas a que me he referido, al análogo de lo que sucede con el principio de la uniformidad de trato, que, de infringirse, podría provocar un mayor transporte,

13 -
pues, es evidente , por ejemplo: que tal cosa sucediera si para zonas
lejanas de una estación de ferrocarril, y productoras de cereal, se
disminuyese la tarifa.

"Y así como es derecho del gobierno proceder en la forma,
que acabo de exponer, es una facultad indiscutible de las empresas,
el recurrir a su vez a los sistemas diferenciales para obtener de las
demandas de transporte la máxima utilidad consentida por la ley, sin
más restricciones que las que anteriormente he mencionado, y que a su
vez pueden ser causa de que no pueda obtenerse de las referidas de-
mandas el máximo de utilidad, que sería susceptible de proporcionar si
se dejasen de lado las reglas de la tarificación diferencial . Y ese
derecho de las empresas no debe en ningún momento coartarse, si no se
quiere perjudicar el buen nombre del país, el ampara de cuya buena fe
se han instalado los capitales ferroviarios, a los cuales éste debe
en buena parte su prosperidad actual.

"A mi entender, el artículo 9° de la ley 5.315 y el artí-
culo 44 de la ley general de ferrocarriles, son artículos que no se
contradicen, sino que son complementarios el uno del otro, estable-
ciendo de una manera precisa este principio fundamental; a las empre-
sas corresponde el derecho a la utilidad, y al poder público el de la
forma y modo en que éste debe obtenerse. El artículo 9° de la ley
5.315 no es más que una disposición reglamentaria del artículo 44 de
la ley general de ferrocarriles - que establece la justicia y razona-
bilidad de las tarifas - bajo uno de los dos aspectos en que ésta pue-
de ser apreciada: el de la utilidad que consiguen las empresas; el
otro, el que se refiere al conjunto de gravámenes que se hacen pesar
sobre los cargadores mediante la tarifa, es dejado a la apreciación
exclusiva del poder público, lo que es perfectamente lógico, desde que
esa apreciación depende de una cantidad de factores que tales, como el
costo de transporte , condiciones de carga, valores de transporte de
las mercaderías, etc. varían de región a región, de tiempo a tiempo,
y de empresa a empresa.

"Admitir que las empresas puedan tener otro derecho que el de obtener su utilidad, implicaría, por parte del poder público una delegación de facultades que le son propias, y que colocaría en manos de éstas el destino del país. Mediante una situación como la que se pretende - de posesión de las tarifas mientras no se llegue al 17% del producto bruto - podrían favorecer un producto en detrimento de otro, crear fuentes de riqueza que no tendrían razón de ser y hasta de favorecer productos extranjeros y destruyendo a los del país, fijando para éstos tarifas prohibitivas. No creo que los hombres que están al frente de las empresas sean capaces de proceder en esta forma, pero nadie escapa lo que esa posibilidad importa, sobre todo teniendo en cuenta la fuerza con que pueden actuar intereses personales y regionales, y aun los de países extranjeros que tienen el control de los capitales invertidos en el país.

"En lo que se refiere el capital de las empresas, entiendo que el único que razonablemente puede reconocerse, es el capital invertido. No entraré en disquisiciones sobre lo que debe entenderse por capital desde el punto de vista económico, pero para llegar a la conclusión afirmo, basta hacer un ligero análisis de las cuentas que se llevan en una industria y cualquiera y ver sobre cuáles debe actuar el Estado cuando, por el carácter de monopolio que tiene la industria es necesario intervenir para que las utilidades no sobrepasen de las normales.

"En el activo de una industria cualquiera, figuran los dineros invertidos en las construcción, los intereses durante la misma los quebrantos originados por la emisión de obligaciones o debentures; y en el pasivo; en tesis general, están las acciones y obligaciones. Tratándose de monopolios, el Estado puede seguir dos caminos para evitar los excesos de utilidades de los mismos. Uno de ellos es de fijar el límite de esas utilidades a las necesarias para distribuir de terminado tanto por ciento de interés sobre las acciones, que es lo

constituye el verdadero capital social de la empresa, en cuyo caso, dentro de los gastos de explotación, que es el elemento básico para la determinación del cálculo de los beneficios que produce cada acción deben involucrarse, no sólo los gastos industriales, sino también los financieros, tales como intereses de las deudas y obligaciones amortización de estas últimas, etc.

"Pero evidentemente, no es ese el régimen de nuestra legislación que en ninguna parte hace mención del capital social, sino que se refiere al capital invertido en acciones y obligaciones. Por otra parte la ley 5.315 al referirse a los coeficientes de explotación establece para estos un porcentaje fijo del 60 por ciento, lo que va de suyo, no podría ser si dentro de los gastos de explotación se incluyeran los intereses de los debentures y partidas semejantes, pues las situaciones variarían hasta el infinito, de acuerdo con la cantidad, tipo de emisión e interés fijado para los debentures.

"Nuestra ley, al hablar de utilidades no ha podido referirse a otra cosa que a la diferencia entre los productos brutos y los gastos industriales, o sea lo que propiamente se llama la utilidad industrial, utilidad dentro de la cual, la entidad que explota, debe sacar los dineros necesarios para hacer frente a los denominados gastos financieros, que comprenden, como se ha dicho, los intereses de los debentures., la amortización de los quebrantos a los quebrantos mismo que como se sabe en su esencia, no son otra cosa que un pago de intereses adelantados., y que depende entre otros factores del tipo de intereses de la emisión.

"Por lo tanto resulta, evidente que si la empresa debe sacar de esa utilidad lo necesario para pagar esos quebrantos éstos no pueden ser incluidos en ninguna forma en la Cuenta Capital, y por lo tanto bajo ese punto de vista el único a reconocerse es el capital invertido.

"Si apartándose de esta norma y por una causa cualquier se reconociera a una empresa como capital, de la misma el de sus acci-

nes y obligaciones emitidas para conseguir el dinero necesario a la inversión es evidente que de acuerdo con lo que llevo expuesto sería facultad del gobierno exigir que se llevara una cuanta aparte, de la distribución a hacerse con las utilidades obtenidas, para asegurar que de éstas se saquen los dineros necesarios para amortizar el quebranto que siempre constituye una parte ficticia del activo; y es claro, entonces que exigido que sea el cumplimiento de este requisito, se llegaría después de un tiempo más o menos breve a la amortización de la parte de las obligaciones equivalentes al quebranto, o bien a que en el activo figure en dinero efectivo una suma equivalente a los mismos, la que invertida en nuevas construcciones llevaría finalmente a la misma situación; en contraposición del pasivo se tendría única exclusivamente un activo formado por capital realmente invertido en la construcción ferroviaria.

"Además si se analizan, las disposiciones de la ley 5.315 y se ve cuál es la esencia de esta ley, es preciso reconocer que la mente del legislador ha sido la de despreocuparse de la forma en que los ferrocarriles constituyen su capital, ya sea en acciones o en obligaciones, dando al concesionario toda libertad de proceder en la forma que crea más conveniente a sus intereses, pero haciéndole cargar evidentemente con las consecuencias de su gestión financiera, todo lo cual es sólo compatible con la hipótesis de que el gravamen que ha de pasar sobre el cargador debe ser independiente del resultado de la referida gestión, lo que exige que la base de intervención de la tarifa sea el capital realmente invertido.

"Muchas veces se han hecho discusiones respecto de este importante punto, y se ha dicho por ejemplo: cómo es posible reconocer en el capital de las empresas los intereses intercalarios? Pero los que tales argumentos hacen, se olvidan que éstos como los quebrantos son sumas que figuran en el activo de una industria únicamente a título precario, es decir amortizables, porque, vuelvo a repetirlo, son

son estos elementos, de un activo que nada valen y que por lo tanto deben ser saldados con los beneficios de la explotación.

"Se dice cuando se construye una casa, que el valor de la misma es el capital invertido más los intereses durante la construcción pero este argumento es más de efecto, que real, pues en realidad con el alquiler de la misma no solo se sacan los dineros necesarios, para pagar los intereses del capital invertido, sino también para amortizar pérdidas sufridas durante la construcción, que en este caso están representados por los intereses intercalarios. Por lo demás basta tener en cuenta que estos intereses pueden variar dentro de límites muy grandes, según sea el tiempo empleado en la construcción, para comprender que el capital, que no pudo ser más que uno, no debe quedar influenciado por el factor que acabo de analizar.

"La ley 5.315 vuelvo a repetirlo, es de una excelencia indiscutible desde el punto de vista económico, por la amplia libertad que acuerda al capital y porque asegura al cargador un transporte al costo normal de producción.

"Admitir el reconocimiento de partida en el capital, so pretexto de que en la actualidad el 6,8% es reducido, no es posible pues sería destruir el eje de nuestra legislación. Si ese porcentaje no alcanza tomesé cualquier medida, pero no se cambie el mecanismo de la ley, porque sería abrir la puerta para que en un futuro más o menos próximo se dieran cabida dentro la capital a sumas de dinero provenientes de la conversión de acciones u obligaciones o de deficiencias de explotación, como lo han pretendido algunas empresas, con los gravámenes correspondientes para el cargador.

"Así por ejemplo, si se produce fusión de dos empresas, una de las cuales está en mejor situación económica que la otra, es operación corriente, para evitar a la primera los perjuicios que se derivarían de una simple suma de los capitales, emitir una nueva cantidad de acciones, que se le entregan, y con lo cual queda restablecida el equilibrio. Pero tal aumento de capital evidentemente, no

no debe ser reconocido.

"Análogamente, aparecida inflación de capital, da origen la conversión de obligaciones de un tipo de interés a otro más reducido; así si unos debentures han sido emitidos al 6 % de interés y se quiere convertir la deuda a un tipo del 3%, es indispensable entregar al tenedor de la primera obligación una cantidad mayor de las nuevas.

"Prosiguiendo en esta forma se podría llevar el capital a un monto ilimitado, creando partidas del activo que son absolutamente ficticias.

Las empresas no se han dado cuenta que han debido sostener en provecho propio esta mala tesis, si querían destruir la mala atmósfera creada alrededor de ellas, y que da origen a que se crea que sus capitales son agudados, que llevaban contabilidades dobles etc.

Con cuentas claras y precisas, sin posibilidad de dobles interpretaciones, es como ellas destruirían esa atmósfera creada, quizá, con toda injusticia, en razón del carácter de monopolio que caracteriza su explotación.

9. Otras de las exposiciones pronunciadas ante dicha comisión fueron las del Ing. Castello a través de las cuales también se pudo apreciar su opinión favorable al sistema de tarificación ferroviaria vigente por considerar que ella contemplaba las necesidades de nuestra economía y otra opinión más, en apoyo del sistema de tarifas fué la del señor Cabrett, entonces administrador general del Ferrocarril Central Córdoba quien expuso en 1928 algunas opiniones cuyo interés es palpable aun hoy día. Refirióse al señor Cabrett a algunos aspectos económicos concomitantes con el sistema tarifario, tales como el de los sueldos y salarios de empleados y obreros que constituyen unos de los rubros fundamentales del costo de producción de los transportes.

10 . Posteriormente durante el período de sesiones del año 1932 el senador José Nicolás Matienzo elevó al cuerpo del que formaba parte un proyecto de decreto que se transcribe a continuación:

Artículo 1°.- Una comisión especial de tres miembros de esta Cámara realizará una investigación sobre las tarifas ferroviarias que se aplican al transporte del azúcar, alcohol, vino, frutas, y demás productos agrícolas e industriales de las provincias del Norte y del Oeste de la República e informará a la mayor brevedad si ellas son razonables y justas, como establecer la ley, y si pueden ser reducidas para abaratar el transporte de esos productos al resto del país o al exterior.

Artículo 2°.- Dicha comisión especial tendrá facultad para recibir testigos e inspeccionar documentos.

Artículo 3°.² Recábase del Ministerio de Obras Públicas la prestación del concurso que la comisión investigará.

José Nicolas Matienzo.

El senador Matienzo fundamento su proyecto con las siguientes palabras:

"La cuestión tarifas ferroviarias es esencia en la vida económica de la Nación. No basta construir ferrocarriles, si estos ferrocarriles no transportan los productos con la baratura necesaria para que el desenvolvimiento de las provincias del interior sea real, y para que las mercaderías europeas que entren al país lleguen sin mayores dificultades desde el punto de vista pecuniario o a su destino.

"Cuando la Constitución dijo que quedan suprimidas las aduanas interprovinciales y establecida la libre circulación en el interior no se preocupó, o no previó, que el ferrocarril podría llegar a ser una verdadera aduana interprovincial, ya que encarece por medio de los fletes los productos que desde el interior salen a buscar los puertos de embarque, y también los que llegando, del exterior buscan su mercado en el interior.

"Cuando se discutió en el año 1889 la reforma de la ley de ferrocarriles, yo tuve ocasión de ser invitado por el entonces ministro del interior, a título de ex-asesor letrado del departamento de ingenieros civiles, a concurrir a la comisión encargada de estudiar las reformas de esa ley.

"Se hizo el proyecto; tuve yo presente la ley recientemente sancionada en Estados Unidos del 4 de Febrero de 1887, considerando que el sistema federativo norteamericano era el que podía servir mejor como ejemplo a nuestro país.

"Me pareció que debíamos adoptar el sistema que esa ley había establecido en el régimen del comercio interprovincial.

"La ley que se proyectó por la Comisión, en todo su plan jurídico, fué obra mía: no lo digo por jactancia, sino por que es simplemente la verdad. De esa ley tomé yo no sólo la definición de lo que el ferrocarril interprovincial, sino también lo que es la institución especial que una dirección de ferrocarriles, que se encarga de vigilar la explotación de los mismos, a los efectos de que el comercio se daba debidamente. Y tomé asimismo esta frase: "Las tarifas serán razonables y justas", frase suficientemente elástica como para dar lugar a que la Dirección general de Ferrocarriles (en Estados Unidos es la Interstate Commerce Commission, es decir, una comisión y no una dirección unipersonal como entre nosotros) tuviera intervención suficiente a los efectos de vigilar que las tarifas se hicieran en beneficio del transporte general, y no sólo en beneficio de la empresas, y también para que los tribunales tuvieran el derecho de decidir sobre la razonabilidad y justicia de las tarifas llegado el caso de un pleito.

"Pero, señor presidente, han pasado muchos años sin que se extraiga de esta ley las consecuencias que Estados Unidos ha venido extrayéndole en sucesivas modificaciones a su legislación, y ha quedado la letra muerta el gran principio de que las tarifas serán razonables y justas.

"Uno de los inconvenientes con que se ha tropezado en nuestro país para la aplicación de ese principio es que se ha entregado a ingenieros la dirección jurídica de los ferrocarriles nacionales, mientras que en Estados Unidos la comisión se compone de magistrados es una comisión compuesta de 6 ó 7 miembros, nombrada por el Presiden

y que desempeña funciones casi judiciales.

"Entre nosotros necesitamos más que un director que, por error de concepto de un Poder Ejecutivo posterior al de la sanción de la ley, se declaró que debería ser ingeniero. Pero, señor presidente, una cosa es la construcción de ferrocarriles, que requiere capacidad técnica para ese fin, y otra es su explotación para los cual se requiere condiciones especiales de economista y de jurista.

"Me parece que ha llegado entre nosotros, el momento de normalizar estas cuestiones; y este proyecto que acabo de presentar no es nada más que un principio, porque, una vez realizadas estas investigaciones, sabremos cuáles son los males principales con que tropieza el desarrollo de nuestra producción agrícola, sobre todo.

"Las provincias del Norte y Oeste de nuestra República son las que más sufren con las malas tarifas, y me parece, señor presidente, que la comisión que acabo de proponer podría estar compuesta por algunos representantes de las mismas: por ejemplo, el señor Senador Villafra, que cuando fué gobernador de Jujuy se ha ocupado especialmente de estas cuestiones; por el señor senador por Tucumán, Lopez Peña, que también tiene conocimientos especiales en esta materia en su provincia y algún señor senador por San Juan ó Mendoza que tienen especiales intereses que defender.

"Dejo así fundad brevemente la minuta, que acabo de presentar y pido al Senado, sino tiene inconveniente, se sirva considerar sobre tablas, pues se trata sencillamente del nombramiento de una comisión.

"Señor Presidente.- Está en discusión la moción formulada por el señor senador por Tucumán de tratar sobre tablas el proyecto de resolución de que se acaba de dar lectura.

Se puso luego a discusión la moción formulada y funda por senador Matienzo entabándose la discusión siguiente:

Señor Bravo.- Pido la palabra

Me sería fácil ser complaciente con el señor senador por Tucumán, votando el nombramiento de una comisión que estudie las tarifas ferroviarias en las líneas que vinculan el Norte y el Oeste de la República. Sería complaciente pero no sería sincero.

"Yo entiendo que el problema que plantea el señor senador por Tucumán, es apenas un aspecto de un problema general de vasto alcance y de compleja estructura.

"Como yo me preocupo de las zonas de la República, que no sean únicamente la Capital Federal, tenía pensado someter a las consideración del grupo parlamentario socialista un proyecto para estudiar la restauración si es que así puede decirse, de ciertas provincias argentinas, principalmente las provincias de Catamarca y La Rioja, porque considero que todas las iniciativas tomadas por el Congreso hasta ahora en forma de subsidio, en forma de obras públicas sancionadas sin estudio y realizadas sin plan, y cuando se han hecho realizadas con gran costo, no han hecho otra cosa sino cubrir con aparentes soluciones problemas de una realidad indiscutible y que cada día son más impresionantes para el sentimiento nacional. Esas dos provincias argentinas - y desde luego no quiero hacer de ellas un caso exclusivo, me refiero a toda la zona norte y gran parte del Oeste de la República - están afectadas por situaciones que han sido reveladas en otra oportunidad en esta misma Cámara. Cuando se discutió el censo aprobado en 1914, antes de hacer obligatoria la aplicación de sus cifras para la formación de la representación nacional, voces representativas de la inteligencia, del sentimiento, de la interpretación más pura y más sana del sentimiento argentino, se alzaron en este recinto para destacar la situación particular de esas provincias y nunca el senado, por desidia, por negligencia, por pereza mental, en fin, por causas que no es el momento de analizar, se ha preocupado de una manera metódica concreta, sistemáticamente, de estos aspectos que son desniveles profundos en la situación de la República.

"Debieran los señores senadores que protestan cada vez que las cifras del censo están acusando la declinación de ciertas zonas del país, averiguar por qué esas zonas declinan, por qué esas provincias soportan las consecuencias de la despoblación, por qué se atrasan las industrias, por qué hay incrementos de las malas condiciones sanitarias, por qué los índices de la demografía general son desiguales a otras regiones prósperas del país. Y entonces, analizados los factores, encontradas las causas, buscar las soluciones que indudablemente pueden encontrarse en el campo de acción del Estado, en gran parte.

"Yo comprendo y esa es la queja superficial, que uno de esos aspectos es el problema ferroviario; son las tarifas ferroviarias, son zonas que están atravesadas por los ferrocarriles de la Nación, son ferrocarriles contruidos con empréstitos que el pueblo todo de la Nación Argentina contribuye a pagar; empresas como los Ferrocarriles del Estado, que han sido administrados hasta ahora con un criterio conocido por todos los señores senadores; son líneas que han servido para la política, son líneas que han servido para las actividades e intereses del proteccionismo, son líneas que han servido para fomentar intereses a veces particulares y nunca han sido líneas que hayan cumplido dentro de esas zonas del país, la misión económica a que estaban destinadas. Cuando se trazó el primer ferrocarril de Córdoba a Tucumán, inaugurado por Avellaneda en un discurso muy celebrado, cuando se hizo la prolongación de Tucumán a Salta, cuando se prolongó la línea hasta La Quiaca, cuando se abrió el camino interrumpido hoy, en San Antonio de los Cobres para la línea a Chile, cuando se han construido las otras líneas que han constituido el ramal del Norte Argentino, siempre se tuvo en vista intereses de explotación de tierras, de explotación de riquezas naturales de aquellas zonas del país pero, la cuestión es que hace cuarenta años después que los ferrocarriles circulan por esas zonas del país, yo no sé que se haya oído otras cosas de los pobladores de aquellas tierras sino quejas contra los

los fletes y contra los servicios de tráfico de los ferrocarriles de la Nación.

"Yo pediría desde luego si es que el señor Senador no acepta, yo someteré a consideración de la Cámara, una proposición en otro sentido - , que el señor senador acceda a una sugestión que le voy a formular: primero, que el campo de estudio de esa comisión no se limite a los ferrocarriles, que esa Comisión estudie los problemas relacionados con la explotación del petróleo, con la minería, la extinción de los médanos, con la extirpación del desierto en la Rioja, con las obras de irrigación, con las condiciones de vida, de trabajo de esas poblaciones; en una palabra, que se estudie a fondo la situación social de esas provincias, para traer aquí, al Congreso las medidas concretas que puedan ser resueltas por medio del Congreso.

"Señor Matienzo.- Pero el Señor senador no me negará que no hay tiempo para esperar a que esa Comisión concluya con todo ese estudio.

"Señor Bravo.- Que vanos hacer con revisar las tarifas ferroviarias solamente? desde luego, niego la importancia que puede tener el problema para nosotros, cuando el señor senador acaba de decir que hace cuarenta años, cuando él confeccionó la ley orgánica de los Ferrocarriles y creó la Dirección de Ferrocarriles, puso aquellas dos palabras de las "Tarifas Justas y razonables" que son precisamente, las que nunca han permitido al Poder Ejecutivo estar ni dentro de lo justo ni dentro de lo razonables, y si hoy la Nación tiene que soportar las tarifas de la naturaleza que soporta, es precisamente porque los poderes ejecutivos han considerado que esas tarifas son justas y razonables. No hay ningún criterio, señor senador y no creo que el cambio de organización de una oficina de esa naturaleza hubiera podido modificar las estructuras de las cosas, cuando ellas obedecen a causas distintas. Sé señor presidente, como

se forma el intercambio entre aquellas provincias y el resto del país; conozco el valor que pueden tener y que tienen efectivamente los ferrocarriles, y la influencia que podría tener un estudio de moderación de las tarifas en aquellas zonas. En esta misma Cámara, en el año 1927, el ex-senador Justo planeó una interpelación a objeto de someter o de llamar la atención del Poder Ejecutivo, presentado un proyecto en ese sentido para modificar las bases de tarificación de los ferrocarriles: en lugar de los ferrocarriles sean asociados del productor, que estén a las ganancias del productor, que sean felices partícipes de los beneficios que pueda obtener el productor de las zonas argentinas servidas por ellos, que los ferrocarriles tengan como base para su tarificación el costo de los servicios que prestan por el transporte de los productos.

"No quiero insistir, señor senador, en modo alguno, con una indicación que pueda malograr la iniciativa que el señor senador ha propuesto, pero satisface, desde luego, a mi sinceridad, haber dicho que el problema de esa zona del país no radica exclusivamente en el estudio de las tarifas, y sin desconocer la importancia que tiene ese estudio, me reservo, como ya lo he anunciado, para presentar en las sesiones próximas, en que seguramente obtendré para ello el consentimiento del grupo parlamentario de que forme parte, un proyecto que tenga concretamente por objeto estudiar el vasto, complejo y difícil problema de la restauración de las provincias argentinas, que son parte integrante de la Nación que representamos en este Senado.

Nada más.

"Señor Villafañe.- Pido la palabra

"Señor Matienzo.- Pido la palabra

"Señor Presidente.- Me permite el señor senador? La ha solicitado con anterioridad el señor senador per Jujuy.

"Señor Villafañe.- Yo voy a apoyar el proyecto que ha

presentado el señor senador Matienzo, y voy a dar las razones que tengo para ello.

"El señor senador por la Capital decía que no le daba al problema de las tarifas, importancia, por mi parte, debe decir que se la doy y muy grande. He vivido en el extremo del país y he conocido y sentido de cerca y en carne viva lo que significan los fletes ferroviarios. Yo no sé como se confeccionan las tarifas pero puede decir esto: que han existido empleados subalternos, con más poder que el Presidente de la República y que el Congreso de la Nación para matar y proteger industrias con grave daño de determinadas regiones del país.

"Voy a citar un ejemplo: con motivo de la guerra, nació en el Norte la industria del plomo. Se invirtieron millones de pesos en fundiciones, en Jujuy, en Salta y en otras partes. El flete que tenía el plomo sin fundir antes de que existieran fundiciones en esta Capital era de 21 a 23 pesos la tonelada, desde Jujuy y Mendoza a Buenos Aires, cuando se levantaron las fundiciones aquí en Villa Lugano, el flete para el plomo fundido subió por arte de encantamiento y sin que se sepa porqué de 21 a 97 pesos la tonelada. Lo que sucedió fué esto: aquí en la Capital Federal, en Villa Lugano, como he dicho, se habían levantado fábricas para la elaboración del plomo. y era necesario matar las fábricas de Jujuy para hacer prosperar y favorecer a las de aquí. Yo era gobernador de Jujuy, traje la queja a Buenos Aires, y no conseguí nada.

Lo que sucede con el plomo ha sucedido con otras industrias, y tiene razón el senador cuando dice que aparentemente puede no haber tenido en otros años importancia el problema de los fletes ferroviarios, Hoy la tiene tan grande como la de la circulación de la sangre por el cuerpo humano.

"Estoy de completo acuerdo con el señor senador por la Capital, en que hay una cantidad de problemas que estudiar, y cito entre ellos el problema del minero. Yo tengo un proyecto sobre refor-

mas al Código de Minas y otro sobre el petróleo que no he querido presentarlos antes, porque he preferido siempre oír primero a las personas que saben más que yo y he entregado los proyectos al estudio de personas que reputo que tienen conocimientos especiales en la materia.

Existe el problema de la protección a otras industrias. Cada uno de estos son importantísimos y no los va a estudiar una sola Comisión sino que ha de ser necesario varias comisiones, Por eso voy a adherir al proyecto que ha presentado el señor senador por Tucumán pidiendo, que se designe una Comisión como la que he indicado, que a su vez tenga la facultad de asesorarse de técnicos competentes en las cuestiones de fletes.

Nada más.

"Señor Matienzo.- Pido la palabra

Mi proyecto, como yo mismo lo indique, no es sino el comienzo de una acción más vasta que hay que emprender, decididamente.

"No, no he querido resolver todas las cuestiones económicas por que no tendríamos tiempo para ello. Yo sé que nuestra vida económica es vasta y complicada y que no depende únicamente de los fletes ferroviarios, sino de muchas cosas más. Como voy a ignorar eso? Pero no quiero poner al Senado en una investigación que va abarcar muchos años, si este asunto se encarga a una sola comisión. Yo quiero que se empiece metódicamente, por lo que es más fácil y posible, por lo que en el momento actual ocupa más la atención pública, porque todas las provincias se quejan, como ha dicho el senador por Jujuy, de que los ferrocarriles, en lugar de fomentar la vida económica nacional están, fomentando sencillamente sus propios capitales. Las empresas trahen de sacarle todo el jugo posible a la República y se preocupan muy poco del progreso de las provincias del Norte y del Oeste.

"Lo mejor es enemigo de lo bueno, dice un proverbio, y esta complicación del señor senador por la capital es enemiga de la

de sencillez del proyecto que acabo de presentar.

Nada más.

11. Distintas son hoy día las condiciones en que se plantean los problemas de tarifas ferroviarias, pero no cabe duda que estaban en germen en esta discusión del año 1932, las preocupaciones que hoy vuelven a ponerse de manifiesto.

Es decir, la gran preocupación de saber en qué medida las tarifas ferroviarias constituyen o constituyeron un instrumento de política económica eficaz para lograr el desarrollo económico de las zonas alejadas del Río de la Plata.

Las palabras del senador Bravo transuntan la idea de que hoy ya es corriente en esta materia: el transporte ferroviario es sólo un aspecto del complejo problema económico y social a que se hallan abocadas las provincias del Norte y muchas otras razones del país. El partido político al cual pertenecía el diputado Bravo tiene en su plataforma la nacionalización de los ferrocarriles desde muchos años atrás, y preconiza la planificación de los recursos de la nación para lograr el desarrollo integral de la economía argentina.

Elaboración de tarifas ferroviarias en función
comercio interno y del comercio exterior
El caso Argentino

12. El artículo 44 de la ley General de Ferrocarriles establece que las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas.

Este concepto, sumamente abstracto, sufre en la práctica algunas desviaciones.

El ingeniero Dagnino Pastor en "El Nuevo Ferrocarril" (1935) expresa que el sistema argentino tarifario se ha establecido consultando el interés general del país pues "el gran volumen de cargas está alimentado por nuestra riqueza agrícola-gandera". La situación ha cambiado después de trece años pues si a las cargas de artículos industriales se suman las mercaderías transportadas y los materiales de construcción y los combustibles se obtiene un total de toneladas superior a las de los tres primeros grupos de artículos que figuran en cuadro que va a continuación:

13. Es precisamente este punto que la discusión puede ser fructífera, puesto que señala diferentes criterios entre quienes propician reformas de la política económica con fines de autoabastecimiento y quienes estimaron que la grandeza material del país estaba en función de un amplio desarrollo de la riqueza agropecuaria y de su intercambio por otros productos. En todo caso falta también demostrar que hubo una discriminación en cuanto a la naturaleza del producto transportado cuando se construyeron las tarifas de flestes ferroviarios.

Aunque se puede hacer una crítica posterior sobre los resultados que la política tarifaria ha tenido para el desarrollo de las zonas del país que acusaba muchos factores de pobreza, esa

crítica tiene por fuerza que tomar en cuenta los buenos propósitos que se enunciaron en esa oportunidad.

ANEXO "A" - MOVIMIENTOS DE CARGAS

Productivas, ejercicio 1944/45
(Conjunto de los ferrocarriles)

ARTICULOS	Tons. Trans. Millares.
TOT. DE CARGAS	43.092,1
Análisis por grupos de artículos	
Hacienda	4.903,7
Frutos del país	361,1
Productos agrícolas	12.750,3
Productos industriales (1)	7.060,5
Mat. de Const.	4.062,2
Combustibles y Mercaderías (2)	13.954,3

(1) Comprende azúcar, caña de azúcar, vino y alcohol; extracto y rollizos de quebracho, minerales, productos de la molinenda, queso, manteca, aceites etc.

(2) Comprende leña, petróleos y combustibles pesados Kerosene, mercaderías generales, carga de gobierno, almacén, tienda, ferretería etc.

No siempre la medida legislativa de los resultados que se prevén optimistamente: factores de índole diversas influyen retrogradando el interior de la Argentina a bajos niveles de cultura, de riqueza y de progreso material y moral.

Se advierte en la actualidad el interés nacional por intensificar un régimen económico más independiente del comercio exterior y de los mercados extranjeros, un sistema comercial establecido, o dependiente en grado sumo del Estado, y como consecuencia lógica un tratamiento tarifario más favorable para los artículos que se consumen y producen dentro del país.

No es casual que los principales artículos de exporta-

ción de la Argentina, fueran por muchos años los granos y las carnes, debido no ya al volumen de su producción sino al reducido mercado interno.

No cabe duda que la política ferroviaria, sobre todo en el trazado de los ferrocarriles tuvo su razón de ser en el interés por el comercio de exportación que desde la fundación de nuestro primer Banco de Descuentos estuvo en manos de nacionales británicos, a quienes también pertenecieron hasta hace poco los ferrocarriles que ellos mismos introdujeron en 1857.

Pero admitir esa coincidencia de intereses ni fortuita ni circunstancial por cierto, no implica desconocer el papel de adelanto que para el desarrollo agropecuario del país tuvo la red ferroviaria.

A la actual política de fomento industrial tuvo forzosamente que preceder un desarrollo de la producción de las materias primas. No se conciben las actuales industrias alimenticias, textiles, de curtiembre, sin una amplia producción de cereales y carnes, de lana y algodón, de cueros; y a ese desarrollo de la producción contribuyó sin deuda la política ferroviaria que ofreció mercados a las materias primas que aun no podían ser industrializadas en el país. Llegado el momento ha sido posible aprovechar esas materias primas en la elaboración local de productos manufacturados.

Por eso tampoco es casual ni circunstancial el ritmo que cobraron las industrias transformadas de las materias primas brindadas por el suelo, afianzadas ya después de un proceso que lleva largos años.

Ni es circunstancial ni casual que se trate de estimular con una adecuada política de créditos y toda una serie de medidas de política económica a las industrias argentinas.

14. - Lo que resulta extraño para el economista observador imparcial, es la diferencia y a veces virulencia con que se responde a las necesidades del agro, proveedor de las materias primas. Es a este respecto y referido a la influencia del costo del transporte sobre los productos agropecuarios donde se hace necesario fincar el interés de este estudio.

Según nuestra hipótesis de trabajo los artículos indiferenciados, como lo son los agropecuarios, están en situación desventajosa respecto de los manufacturados en cuanto al régimen en que unos y otros forman sus precios. Pero existen otros factores que naturalmente favorecen a las actividades industriales y perjudican a las agropecuarias.

El profesor Theodor Schultz, eminente profesor de la Universidad de Chicago, señala en su libro más reciente "Agriculture in an unstable economy" (1) algunos de los elementos que diferencian decisivamente a ambas actividades.

Por lo pronto, la actividad agropecuaria tiene características propias frente a las que ofrece la actividad industrial. Mientras la explotación agropecuaria es lenta y tarda en sus movimientos de expansión y contracción, la industrial es de temperamento sensitivo y de reacciones rápidas. Los altibajos de la demanda de los productos de la industria se pueden enfrentar con un ritmo más o menos veloz de las máquinas; pero es importante reconocer los esfuerzos y el tiempo necesarios para que las explotaciones agropecuarias ajusten su producción a las necesidades de la demanda.

Para que los resultados obtenidos de la agricultura y la ganadería se acerquen a los rendimientos esperados, es necesario que los esfuerzos sean continuados y estos no se alcanzan casi nunca, en el término de un año, sino que deben continuarse a través

(1) Mc. Gram. Hill 1945

de muchos años, sin que siempre los resultados respondan a las previsiones, ya sean en razón de causas climáticas, ya por las condiciones generales de la coyuntura económica.

Las dificultades con que se enfrentan las actividades agropecuarias se derivan en gran parte del distinto ritmo que ellas tienen en relación con las industrias. El paso de la primera es regular y acompasado, mientras que el de las actividades agropecuarias no puede apresurarse o detenerse. Los productores agropecuarios, por lo general, no disminuyen nunca su ritmo de trabajo aun cuando las fluctuaciones económicas alteren el nivel de la demanda, y aunque los gobiernos tomen medidas para reducir el área sembrada, por eso los productos agropecuarios están siempre a disposición de los consumidores en cantidades regularmente abundantes; pero esto significa gran inestabilidad de precios y de ingresos para los productores del campo.

Debe añadirse además que la localización de las tareas agropecuarias determinan de manera decisiva la formación del coste.

15.- Una política económica nacionalmente orientada no puede ignorar estas circunstancias que en la Argentina por ejemplo, están agudizadas por el éxodo constante de la población agraria que tiene su origen indudable en las precarias condiciones en que vive nuestro campesinado, cuando el producto de su trabajo no es renumerado en proporción adecuada.

Todos los argumentos precedentes tienen como finalidad primera demostrar que la construcción de un sistema tarifario, admitida la necesidad de que se lo elabore en función del interés de un mayor desarrollo industrial, no puede conspirar contra la actividad que es la fuente primera de la riqueza nacional.

LA OBRA DE FOMENTO AGROPECUARIO DE LOS

FERROCARRILES EN LA ARGENTINA

16.- Siempre que se trata de demostrar la contribución que los ferrocarriles han hecho al país de la Argentina se comienza por demostrar, y con toda razón, la obra de fomento agropecuario de los mismos. Por el contrario, cuando se trata de poner de manifiesto la falta de cooperación de las empresas ferroviarias a la riqueza de esta nación se comienza por recordar como las industrias de provincias - cueros y astilleros, platería y tejidos -, fueron muriendo en el interior del país como consecuencia de la dedicación de los pueblos a las actividades agropecuarias cuya producción era llevada, con toda seguridad hacia los mercados de ultramar (1)

En rigor de verdad esas actividades industriales carecían aun en los momentos de mayor auge de la importancia que se pretende hoy día asignarles. Pero, además, esa época de esplendor artesanal hacía largo tiempo que había pasado cuando las empresas ferroviarias comenzaron a actuar en el territorio de la República Argentina. Se trataba de industrias locales, de tipo familiar, aun cuando la artesanía fuera de primera calidad.

Se arguye que los ferrocarriles construyeron su trazado en tal forma que benefició fundamentalmente los intereses del mercado comprador porque sus líneas seguían las rutas que desembocando en los puertos de embarque hacía el transporte menos gravoso (2)

Es probable que de estar construidas las líneas ferroviarias con otra orientación la población del país se hubiera dispersado en forma distinta. Puede incluso decirse que el país se hubiera podido construir hacia adentro y no de espaldas al Río de la Plata.

(1) Véase A. Dorfman. "Evolución industrial Argentina" Bs.As. 1946

(2) Scalabrín Ortiz: "Política británica del Río de la Plata.

Pero todos estos supuestos no invalidan la obra de fomento agropecuaria, sobre cuya riqueza inicial puede hoy construir hoy el país, ya mirando hacia el interior, que han realizado los ferrocarriles.

17.- En efecto, es bien sabido que hasta el año 1875 la Argentina importaba gran parte del trigo y de la harina para su propio consumo. Con el desarrollo ferroviario, no solamente fué el país produciendo lo que requería para su consumo interno, sino que de año en año crecían los saldos exportables, en particular a partir de este siglo. Se producía un perfecto paralelismo entre la extensión del riel y la producción nacional, la población, la exportación y la riqueza (1).

Las exportaciones hasta 1875 consistían casi exclusivamente en productos ganaderos. Durante los 25 años que transcurren desde los primeros ensayos de exportación de cereales (1875) hasta el final del siglo pasado (1899) el valor de los cereales y lino no llega a los 1.000 millones de pesos moneda nacional, con un promedio de 38 millones al año. La activa construcción de líneas férreas en las pampas desiertas y fértiles, fué atrayendo inmigración europea en gran escala y promoviendo el desarrollo agrícola en medida fabulosa. Aquel promedio de los 25 últimos años del siglo pasado, de sólo 38 millones de pesos al año, como valor exportado de trigo, lino, maíz, avena, centeno y alpiste, va creciendo tan vertiginosamente que en 1905 ya se llega a 10 veces aquel promedio y en 1928 a cuarenta veces, alcanzando el total de las exportaciones en ese año 2.400 millones de pesos moneda nacional, en cifras redondas, de los 1.450 millones correspondieron a los cereales y lino.

(1) Juan B. Justo, "Teoría y práctica la historia"

La Dirección General de la Estadística de los Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas ha publicado un trabajo comparativo de la evolución de los ferrocarriles con el desarrollo de la agricultura. Al mismo pertenece el gráfico que va en la página siguiente.

Los ferrocarriles argentinos tiene, además, en su favor el hecho de haber contribuido en alguna medida al fomento de la diversificación de la producción agrícola del país.

Así, por ejemplo, en el Congreso Frutícola celebrado en Tucumán se destacó la amplia colaboración de los Ferrocarriles Central Argentino, Sud y Oeste de Buenos Aires, Pacífico, Compañía General y Nordeste Argentino.

Los trabajos presentados demostraron la amplia cooperación prestada por las empresas en el desarrollo de nuevos cultivos y variedades frutales.

Los trabajos presentados y estudiados por la Comisión V. fueron los siguientes:

"El cultivo del manzano en la Provincia de Córdoba", por el Ingeniero Agrónomo Hugo Miatello (hijo).

"Fomento frutícola. Acción de los Ferrocarriles Sud y Oeste", por los Ferrocarriles Sud y Oeste.

"Contribución del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico al fomento de la fruticultura", por el Ferrocarril Bs.As. al Pacífico.

"Acción de fomento frutícola de la Compañía General de Ferrocarriles en Pcia de Buenos Aires," por la Compañía General de Ferrocarriles.

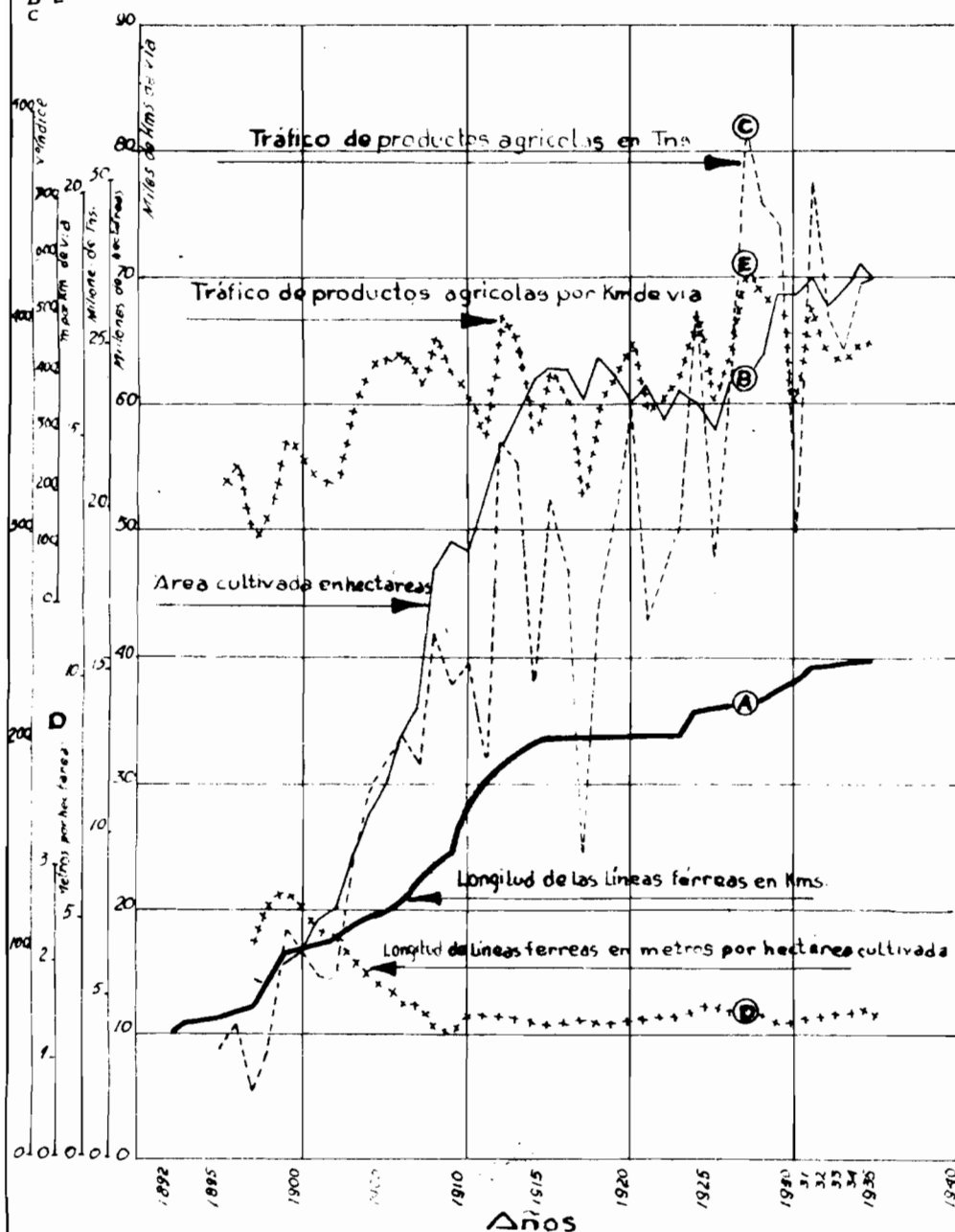
"Acción desarrollada por el Ferrocarril Nord Este Argentino para fomentar la industria frutícola" por el Ferrocarril Nord Este Argentino.

FERROCARRILES NACIONALES

LA EXTENSION DE LAS LINEAS FERREAS Y EL DESARROLLO DE LA AGRICULTURA

Escala de las curvas

A D C B A
B E
C



Fletes medios actuales y su incidencia sobre el
costo de los artículos agropecuarios

13.- Las actuales autoridades económicas y financieras del país han anunciado que una vez en poder de la Nación el manejo de los ferrocarriles argentinos, se procederá a financiar los costos de los servicios ferroviarios mediante la elevación de las tarifas (1)

(1) He aquí las palabras del entonces presidente del Banco Central y hoy del Consejo Económico Nacional, Sr. Miguel Miranda, pronunciadas en la Bolsa de Comercio. (La Prensa, 30 de Mayo de 1947):

v El gremio ferroviario, como es del dominio público acaba de obtener mejoras, tanto en lo social como en lo económico. Mejoras necesarias y justas a las que tenía sin duda derecho de acuerdo con la política de nuestro presidente, General Peron, de elevar el "standar" de vida de nuestra población. Como es lógico, estas mejoras representan un mayor gasto de explotación, que deberá ser cubierto por los usuarios de los servicios ferroviarios. El país debe saber que los beneficios acordados por el nuevo escalafón, el salario familiar, vacaciones pagas, y la nueva reglamentación del trabajo, representan alrededor de 400 millones de pesos anuales para todos los ferrocarriles del país.

Pero todavía hay que agregar otras cifras a este importe. Un cálculo aproximado de las adquisiciones que los ferrocarriles necesitan para servir en condiciones eficientes y económicas el tráfico del país, muestra que esos gastos ascenderán a otros 400 millones de pesos por año, cifra en cuyo volumen influye el mayor costo actual de los materiales, combustibles, renovaciones de planteles, tanto en talleres como en el equipo rodante y de tráfico etc. Vale decir que, a los gastos ordinarios que hasta hace poco tenían las empresas, tenemos que agregar otro total de 800 millones de pesos anuales.

Y he aquí lo grave: esta suma anual de 800 millones es igual al total de la recaudación bruta actual de todos los ferrocarriles del país.

Esto nos obliga a encarar la forma en que deberán financiarse los costos del servicio ferroviario. Yo creo que los usuarios del servicio deben agregar lo que el servicio cuesta, es decir, deben soportar el aumento de los fletes y pasajes en la medida necesaria. Creer lo contrario significa tanto como sostener la colectividad, entera tendría que elegir entre esta alternativa: o asistir impasible a la destrucción del sistema ferroviario (lo que me parece un disparate), o cargar con los enormes pérdidas de una explotación anti-económica (lo cual es injusto u contrario a todo buen principio de administración). Por eso pienso que la solución razonable para este problema consiste en la elevación de las tarifas.

19.- Se registran a continuación los fletes medios del transporte ferroviario en la Argentina. Son datos estadísticos publicados por el Instituto de Economía de los Transportes correspondientes al ejercicio 1944/45

Como se advierte el promedio general para todas las cargas es de 3,75 por tonelada kilómetros. Observamos los fletes medios para los productos de la ganadería y para los cereales y comparselos con lo que pagan los artículos de la industria.

Ahora bien; Cómo se establecerán los aumentos indispensables? Siguiendo la vieja fórmula utilizada hasta ahora, que consiste en aumentar las tarifas sin revisar su estructura básica? Por las razones que paso a explicar, ello no es posible, a menos que detener el desarrollo de la economía argentina.

Muchos hechos pasados nos demuestran que no conviene que las empresas de transporte sean algo más que empresas de servicios. Deben ser solamente órganos de comercialización del transporte ya sean propiedad mixta o privadas.

No es propia que tengan otra función; y por eso es que deben cobrar para sus servicios lo que sus servicios valen sin discriminación de ninguna clase ni consideraciones sutiles cuyo efecto sea alterar el juego normal de los valores que tienen las cosas creadas por el esfuerzo del hombre, ya sea que este esfuerzo se ejercite en el terreno de las actividades agrícolas, ganaderas o industriales. Desdichadamente para el país, esto no ha ocurrido nunca; con el fin de rebajar artificialmente los costos de las cosas que los países extranjeros necesitan comprarnos, a saber: carne, maíz y trigo en primera línea.

Estos hechos hacen indispensables dos medidas importantísimas:

- 1°.- Practicar un estudio profundo (que ya se está efectuando) del régimen de tarifa, a fin de suprimir los desniveles peligrosos para el desarrollo económico del país.
- 2°.- Establecer nuevas tarifas que cubran los costos del servicio.

ARTICULOS	Flat. tons. Kms. cts. m/n.
TOT. DE CARGAS	3,75
Análisis por grupos de artículos	
Hacienda	4,58
Frutos del país	6,47
Produc. agrícolas	3,80
Produc. Industriales (1)	4,05
Mat. de Const.	2,86
Combustibles y Mercaderías (2)	3,48

20.- Las palabras de la actual autoridad financiera máxima del país revelan preocupación por demostrar que las tarifas ferroviarias han favorecido y favorecen a los artículos que tradicionalmente se han venido exportando del país, es decir a los agropecuarios.

De ahí el anuncio hecho hace hoy un año de la necesidad de revisar las tarifas a fin de cubrir los gastos que el servicio demanda.

Como se ha visto ya en páginas anteriores existía en el país el consenso de que el régimen tarifario debía ser analizado y corregido en función de los beneficios o perjuicios que el mismo acarrea a la economía del país. Los antecedentes parlamentarios que hemos incluido, dan fe de ello aun cuando los peritos que en su oportunidad declararon en la Comisión de Asuntos ferroviarios sostuvieron que la técnica de nuestras tarifas era casi la más perfecta del mundo.

Sin embargo, si se admite la necesidad de corregir el sistema tarifario, del país, en razón del mayor coste del servicio, esta corrección debería hacerse previo análisis de las consecuencias económicas que la misma provocaría a corto y a largo plazo

sobre el agro.

De momento el comprador único de las cosechas argentinas - el estado - está en condición de fijar los precios, Es el régimen de monopsonio de que hablamos en la primera parte de ese trabajo. Un aumento del flete ferroviario implica una incidencia sobre el coste que el productor no puede trasladar puesto que los precios están fijados de antemano.

21.- En los cuadros siguientes se advierte la incidencia del flete ferroviario sobre el coste de producción del trigo, maíz y lino en dos periodos 1936/37 y 1945/46.

El análisis comparativo de estos dos cuadros nos permite afirmar 1º) que existe un aumento sustancial de los costos de producción de productos básicos de la economía argentina como lo son el trigo, el maíz y el lino. 2º) Que aunque el flete ferroviario haya aumentado en valores absolutos representa dentro del coste total un porcentaje menor.

PROMEDIOS DE TODA LA ZONA CEREALISTA
Año 1936/1937

R U B R O S	TRIGO		MAIZ		LINO	
	Costo m ^{pa} por 100 kilos.	% con relación al costo en puerto	Costo m ^{pa} por 100 kilos	% con relación al costo en puerto	Costo m ^{pa} . por 100 kilos	% con relación al costo en puerto /
Arrendamiento o renta fundiaria...	1,48	19,0	0,99	21,5	2,26	21,8
Intereses.....	0,56	7,2	0,17	3,7	0,69	6,7
Amortizaciones...	0,72	9,3	0,28	6,1	0,88	8,5
Gastos de produc- ción.....	3,68	39,6	1,68	36,5	4,52	43,6
Acarreo y bolsas..	<u>0,68</u>	<u>8,8</u>	<u>0,55</u>	<u>12,0</u>	<u>0,73</u>	<u>7,0</u>
Costo en estación.	6,52	83,9	3,67	79,8	9,08	87,6
Flete ferroviario.	1,07	13,8	0,75	16,3	1,11	10,7
Varios (1).....	<u>0,18</u>	<u>2,3</u>	<u>0,18</u>	<u>3,9</u>	<u>0,17</u>	<u>1,7</u>
Costo en puerto...	7,77	100,0	4,60	100,0	10,36	100,0

(1) Movimientos, etc., almacenaje y merma.

PROMEDIOS DE TODA LA ZONA CEREALISTA
Años agrícolas 1945/46

RUBROS	TRIGO		MAIZ		LINO	
	Costo por 100 kilos	% con relación al costo en puerto	Costo por 100 kilos	% con relación al costo en puerto	Costo por 100 kilos	% con relación al costo en puerto
Arrendamiento o renta fundiaria...	1,54	12,9	1,32	14,0	2,66	12,9
Intereses.....	0,92	7,7	0,38	4,0	1,42	7,7
Amortizaciones....	1,12	9,2	0,44	4,7	1,68	9,4
Gastos de producción.....	6,03	50,4	5,24	55,7	9,52	50,4
Transporte.a).Acarrreo.....	<u>0,50</u>	<u>4,2</u>	<u>0,52</u>	<u>5,5</u>	<u>0,50</u>	<u>4,2</u>
Costo puesto en est. de ferrocarriles.....	\$10,11	84,4	7,90	83,9	15,78	84,6
b)Movimientos, almacenaje, mermaetc.	0,62	5,2	0,62	6,6	1,25	5,2
c)Flete ferroviario	<u>1,22</u>	<u>10,2</u>	<u>0,89</u>	<u>9,5</u>	<u>1,06</u>	<u>10,2</u>
Costo en puerto....	11,95	100,0	9,41	100,0	18,09	100,0

COSTOS DE PRODUCCION DE TRIGO, LINO Y MAIZ (1)

COSTOS PROMEDIOS DE TODA LA ZONA CEREAL

(Rendimientos normales en m\$u.)

CAMPAÑA AGRICOLA	TRIGO	LINO	MAIZ
1935/36	6,92	8,94	4,48
1936/37	7,77	10,36	4,60
1937/38	8,41	11,18	4,98
1938/39	8,26-	11,34	5,25
1939/40	8,46-	11,77	5,32
1940/41	8,45	11,16	5,19
1941/42	8,42	10,99	5,15
1942/43	8,93	11,57	5,46
1943/44	8,98	13,53	6,18
1944/45	9,75	14,39	6,77
1945/46	11,95	18,09	9,41

(1) Fuente: Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección de Economía Agraria.

22.- En el cuadro estadístico y en el gráfico correspondiente pueden apreciarse los costes promedios de toda la zona cereal del país en el transcurso de los diez últimos años.

Estos costes, son evidentemente, crecientes, circunstancia que en cierto modo nos permite afirmar que la incidencia de los fletes ferroviarios aumenta las condiciones desventajosas que en período de alza de todos los demás precios - debe sufrir el productor agrario.

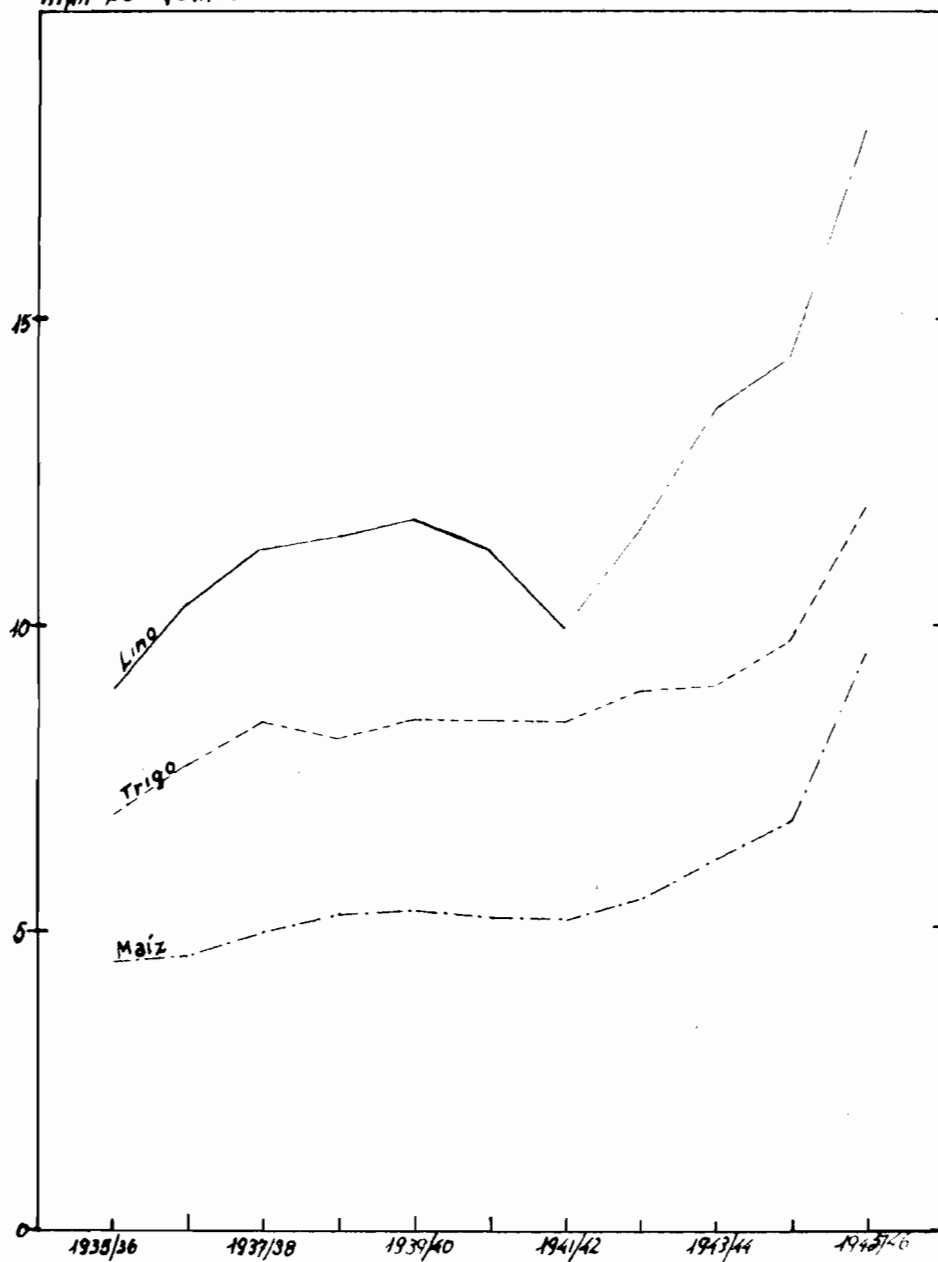
Una actividad es económica en general cuando la producción se hace a costes de crecientes. Si bien es cierto que las

Costos de producción de trigo

maíz y lino

Costos promedios de toda
la zona cereal

m\$n por quintal



tareas agropecuarias tienen características propias, que antes señalamos, y también para ella rige, aunque con ciertas limitaciones, esta premisa. Las limitaciones a que nos referimos se derivan a la forma de producción que no siempre o mejor dicho rara vez por razones humanas y sociales - se ajusta a la ley de la dimensión óptima de la empresa.

De ahí que la función del Estado, en cuanto a tratamiento de los problemas económicos, se refiere, debe tomar en cuenta las ventajas y desventajas que cada actividad trae aparejada.

**Síntesis: Política tarifaria al servicio
de la política económica.**

En un estudio completo de los problemas ferroviarios del país las soluciones que a los mismos competen, de acuerdo con las tendencias actuales y dentro del dirigismo estatal en vigencia, deben formar parte de los planes de política económica y social trazados previamente.

El Plan de Gobierno Argentino para el Quinquenio 1947 - 1951 se refiere en el capítulo X, a la planificación del transporte y señala las finalidades que tendrá la misma con los siguientes lemas "servir a las zonas del país aisladas"... "fomentar la relación entre la población Argentina intensificando el intercambio económico..." "aprovechar integralmente las rutas fluviales..."

Según se ha visto en el presente trabajo los mismos propósitos animaron a generaciones anteriores de legisladores argentinos que tenían la preocupación de activar las zonas deprimidas del país. Se nombraron al efecto en más de una ocasión comisiones especiales que estudiaron las condiciones precarias de las provincias retrasadas, víctimas de medios de transporte deficientes entre otros factores retardatarios.

Sin embargo, y pese a la planificación declarada en el Plan Quinquenal no puede decirse que se haya dado un paso en el aspecto de las soluciones efectivas puesto que en él todo se reduce a lo que los ingleses denominan "Wishful thinking".

Deseamos dar un ejemplo de planificación que merece ser tenido en cuenta por sus enseñanzas: Tal es el "Plan británico para evitar la desocupación", propiciado por el ex-ministro de ese país Lord Woolton. Allí se dan concretamente soluciones para elevar el nivel de vida de las zonas deprimidas que en razón de la guerra, o por otras causas perdieron el ritmo de progreso que lleva el resto de la Nación.

Por eso, decimos, una política tarifaria forma parte de una política económica y social cuya complejidad, sobre todo en un país tan vasto como el nuestro nos permite soluciones simplemente enunciadas.

Creemos haber demostrado la situación desventajosa en que, según, las teorías más modernas se forman los precios de los productos del campo y la injusticia económica que significa - en función de gobierno- empeorar, por elevación de fletes, por ejemplo, la situación del campesinado.

También creemos haber demostrado que las actividades agropecuarias constituyen, por sus características propias, las más sacrificadas por el productor. Cuenta esto en general para la agricultura (Véase el libro de Schultz antes citado) y mucho más en nuestro país en que son conocidas las condiciones precarias a que las soledades de nuestro inmenso territorio condenan al campesino.

Por otra parte, y como tercer argumento en contra de la propiciada elevación de fletes, recordamos que la política de ahorro forzoso que se impone para industrializar a un país no debe recaer más pesadamente sobre un sector de la población que sobre todo, pues ellos, evidentemente constituye una grave injusticia.

Los argumentos que se esgrimen para llevar a cabo este cambio en los fletes no revisten la consistencia adecuada a una decisión tan importante cuyas consecuencias ni siquiera se prevén. Se anuncia que de algún lado deberán obtenerse los ingresos que demandan los aumentos al personal de los ferrocarriles, pero no se hace mención de la política económica general dentro de la cual debe tener cabida cualquier reestructuración tarifaria (Véase nota página 39).

No es extraño entonces que la opinión pública en general y quienes representan a los intereses afectados, en particular se hayan alarmado ante el giro que quiere darse a la política tarifaria aumentando los fletes para los productos agropecuarios (1)

Véase nota en la página siguiente:

Es injusto repetimos que los productores del campo deban ellos exclusivamente pagar los mayores costes de explotación debidos a aumentos de jornales, cuando es la masa campesina, más que ningún otro sector de la población, la que necesita mejorar sus condiciones de vida.

He aquí algunos términos de la nota de la Sociedad Rural Argentina al Ministro de Agricultura:

"Del análisis de los últimos datos estadísticos publicados por el Instituto de Economía de los Transportes correspondientes al ejercicio 1944/45, resulta que lejos de ser un flete de preferencia, el que se aplica a la hacienda es mayor que el promedio general de fletes de las cargas transportadas siendo de 4,58 centavos la tonelada kilómetro por 3,75 que es el promedio general para todas las cargas.

"Los productos de ganadería (excluido hacienda) han pagado en conjunto un flete medio de 6,47 centavos por tonelada kilómetro, mientras que los cereales, que dentro del conjunto de productos agropecuarios son los que pagan menor flete han soportado en promedio de 3,80 centavos por tonelada kilómetro.

"El flete medio de los productos industriales (en conjunto) ha sido de 4,05 por tonelada kilómetro, el de los materiales de construcción 2,86, y el grupo combustibles y mercaderías varias de 3,48 centavos la tonelada kilómetro, es decir todos ellos sensiblemente menores que el flete medio de la hacienda.

"Dentro de este último grupo, los artículos de almacén, que han sido mencionados como ejemplo de un elevado flete en comparación con el de \$ 4,58 que pagan las haciendas, han soportado un flete de 6,59 centavos por tonelada kilómetro, y el conjunto de almacén, ferretería y tienda y varios 6,30.....

"La importancia de cada tipo de carga en la renta total del transportador y, por consiguiente la necesidad de establecer la tarifa en una medida tal que no destruya la fuente de producción, es decir, la tarifa "que el tráfico puede soportar".

"El interés económico y social de la colectividad que requiere facilitar la provisión de determinados productos en condiciones razonables de precio para el consumo de la población.

"Un elemento de juicio muy importante, a considerar es la proporción del valor de la mercadería absorbida por el costo de flete. A este respecto no pueden ser más elocuentes y demostrativas las cifras consignadas en un cuadro - publicado por la Corporación para la Promoción del Intercambio que dieron origen a la creación del actual Instituto Argentino de Promoción del Intercambio - y del que resulta que en la Argentina el flete absorbe una proporción sensiblemente mayor del valor en los productos agropecuarios, que en los Estados Unidos, no ocurriendo lo mismo con los demás productos.

Consideramos erróneo, o por lo menos falto de razones valederas, la posición del Instituto Junge que en el número (345 - Marzo de 1947) de su "Revista de Economía Argentina" enuncia las modificaciones que a su entender deben introducirse en el sistema tarifario pues también se insiste en que es necesario modificar totalmente el criterio de la fijación de tarifas que sirvieron -se dice allí- para favorecer y fomentar la producción y exportación de alimentos y materias primas.....

"Los productos agropecuarios, en conjunto representan de acuerdo, con las estadísticas publicadas para el ejercicio 1944/45 el 34,03% del tonelaje kilométrico total de las cargas transportadas por los ferrocarriles y el 37,14% del flete recibido por ellos.

"La hacienda en pie individualmente, representa el 8,84% del tonelaje kilométrico total y el 10,79% del flete recibido.

"En lo que se refiere a la importancia de la producción agropecuaria dentro de la renta ferroviaria, esta cifras no son todavía suficientemente demostrativas. La prosperidad de las fuentes básicas de producción del país interesa al tráfico ferroviario en una proporción mucho mayor que lo que ellos representan.

"En efecto el mantenimiento de un nivel adecuado de producción que permita a la población rural un correlativo nivel de consumo, afecta también en una fuerte proporción al monto del tráfico ascendente.

"Por consiguiente, la significación del tráfico de hacienda y productos agropecuarios, dentro de la renta total del ferrocarril debe considerarse duplicando, por lo menos las proporciones arriba señaladas".....

He aquí, por otra parte, algunos puntos de la nota de la Confederación de Sociedades Rurales de Buenos Aires y La Pampa, aparecida en "La Nación" del día 28 de marzo de 1948, al Consejo Económico Nacional :

"En primer lugar, de ningún modo puede establecerse un parangón razonable entre el valor de un kilogramo de mercadería fabricada, lista para su venta inmediata, y el de un cereal embolsado, o de un animal en pie, que para llegar al consumidor debe soportar, después de su transporte a los grandes centros, todo un proceso previo de elaboración y preparación.

"Resulta francamente incomprensible, como los gobiernos cuya intervención directa en la homologación de tarifas está expresamente prescrita por imperio de las leyes 2,673 y 5,315, hayan permitido durante tantos años y hasta ahora, la vigencia de tarifas que al establecer un injusto trato preferencial en beneficio de determinado sector de la producción, implicarán un evidente perjuicio para la economía del país; y más incomprensible aún, que las empresas ferroviarias de capital privado, cuyo fin primordial se supone es el de lograr las mayores utilidades para su negocio, hayan estado pidiendo dinero al cobrar fletes innecesariamente reducidos,

Entendemos como lo hemos demostrado anteriormente que si cuadra una modificación del régimen tarifario no es, empero, para someter a condiciones aún más desventajosas al productor agrario cual sería una elevación de los fletes, sin tomar en consideración primero la estructura económica general del país y segundo la coyuntura cíclica.

Los problemas estructurales de cada economía nacional son el reflejo del movimiento dinámico de los factores productivos con que cuenta el país. La tendencia secular va llevando a las economías, a través de los años, hacia una utilización gradual de los recursos pasando así los países de las primeras etapas agrícolas pastoriles a las de una industrialización creciente. No cabe duda que la República Argentina tiene factores productivos potenciales que van combinándose provechosamente sobre todo en los momentos en que la curva cíclica favorece al desarrollo económico.

Pero en ningún país puede escapar hoy día a los problemas de la coyuntura. La Argentina cuya dependencia de mercados extranjeros de aprovisionamiento ya ha sido superada en gran parte está ligada al destino de la economía mundial por su comercio y el ritmo dependiente en la renta nacional de otros países no dejará de reflejarse en las curvas de demanda de todos los demás incluso el nuestro.

Queremos con esto significar que nos parece indispensable el equilibrio dinámico entre las actividades agropecuarias y la creciente importancia de las labores industriales del país.

Una política económica sensata no pondría en peligro de disminución lo seguro y de valor permanente, cual es la producción de materias primas, de alimentos, etc. para utilizar el total de los factores productivos de que dispone el país en beneficio de la industria.

Y una medida que afecta directamente a los productores agropecuarios cual es la elevación de los fletes, podría constituir un riesgo para toda la economía nacional.

dinero al cobrar fletes, innecesariamente reducidos, nadie podría imponerselos, y extendiendo su magnanimidad hasta acordar bonificaciones especiales para el transportes de haciendas de invernada.

"Por ultimo el retorno de los vagones vacíos no ocurre exclusivamente en el caso de las jaulas de ganado en pie, sino también en tanques para combustibles y demás sustancias líquidas, los vagones para frutas y no pocas veces los que llevan mercaderías generales.

"Es lógico pensar que si las empresas de capital privado aplicando libremente su propio criterio de innegable experiencia sobre la tarificación de fletes, han podido mantener esos servicios sin sufrir quebrantos - y seguramente ganando dinero resulta un contrasentido que la nacionalización de los ferrocarriles signifique un cambio desventajoso para los usuarios en general y especialmente para el transporte de productos agropecuarios que en importante proporción son destinados al consumo interno.

"El país entero confía en que paralelamente con su legítima satisfacción al ver nacionalizado este primordial servicio público, no vaya a constituir una fuente de recursos sino todo lo contrario, un medio propulsor de todas las otras fuentes en que se cimenta la riqueza y desarrollo de su economía, y es por ello que requiere mayor acción de fomento de parte del gobierno nacional, como vínculo indispensable para su futuro progreso.

Rogers